VIII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY**
(NR 306)
z dnia 16 lipca 2019 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 306)

16 lipca 2019 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Jerzego Polaczka (PiS)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– zmiana w składzie Prezydium Komisji;

– rozpatrzenie rządowego dokumentu „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2018 r.” (druk nr 3585).

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Adamczyk** minister infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Konrad Romik** sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, **Dariusz Minkiewicz** zastępca dyrektora Departamentu Porządku Publicznego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji wraz ze współpracownikami, **Tomasz Szymański** zastępca komendanta głównego Policji wraz ze współpracownikami, **Alvin Gajadhur** główny inspektor transportu drogowego wraz ze współpracownikami, **Tomasz Emiljan** dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami, **Jacek Gryga** zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad wraz ze współpracownikami, **Tomasz Matuszewski** zastępca dyrektora Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Warszawie, **Piotr Sarnecki** dyrektor generalny Polskiego Związku Przemysłu Oponiarskiego i **Włodzimierz Zientarski** prezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Kierowca PL.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Otwieram posiedzenie Komisji. Szanowni państwo, witam serdecznie wszystkich państwa posłów. Na podstawie listy obecności stwierdzam kworum. Witam zaproszonych gości.

Porządek dzienny został uzupełniony o zmianę w składzie Prezydium Komisji. Wczoraj dotychczasowy zastępca przewodniczącego, pan poseł Grzegorz Puda, otrzymał nominację na sekretarza stanu w Ministerstwie Inwestycji i Rozwoju. W związku z tym zachodzi potrzeba uzupełnienia składu prezydium.

Jako przewodniczący zostałem upoważniony do zgłoszenia kandydatury. Przypomnę, że zgodnie z art. 20 ust. 3 regulaminu Sejmu Komisja odwołuje i powołuje członków prezydium w glosowaniu jawnym większością głosów. Rekomenduję na funkcję zastępcy przewodniczącego Komisji pana posła Wojciecha Buczaka.

Czy pan poseł wyraża zgodę?

Poseł Wojciech Buczak (PiS):

Tak. Wyrażam zgodę. Dziękuję za propozycję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Pan poseł prowadzi w sali obok obrady Komisji Obrony Narodowej, więc na chwilę będzie musiał nas opuścić.

Chciałbym poddać pod głosowanie kandydaturę. Kto jest za powołaniem pana posła Wojciecha Buczaka na funkcję wiceprzewodniczącego? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał?

Sekretarz Komisji Jakub Sindrewicz:

11 głosów za, 0 sprzeciw, 1 głos wstrzymujący się.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję.

Panie pośle, gratuluję. Witamy w Prezydium Komisji.

Poseł Wojciech Buczak (PiS):

Bardzo dziękuję. Postaram się sprostać nowej roli.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Przechodzimy do kolejnego punktu porządku, jakim jest rozpatrzenie rządowego dokumentu „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2018 r." (druk nr 3585). Dokument będzie referował minister infrastruktury.

Chciałbym bardzo serdecznie w imieniu całej Komisji przywitać obecnego pana ministra Andrzeja Adamczyka wraz z sekretarzem stanu panem ministrem Rafałem Weberem. Witam dyrektora Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego pana Konrada Romika wraz ze współpracownikami. Witam przedstawicieli Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji z panem Dariuszem Minkiewiczem, zastępcą dyrektora Departamentu Porządku Publicznego w ministerstwie. Witam pana Tomasza Szymańskiego, zastępcę komendanta głównego Policji wraz z dyrektorem Biura Ruchu Drogowego Zdzisławem Sudołem oraz wszystkich pozostałych współpracowników z Komendy Głównej.

Witam przedstawicieli ministra obrony, na czele z panem ppłk. Marcinem Stormowskim. Witam przedstawicieli Ministerstwa Zdrowia. Witam głównego inspektora transportu drogowego, pana Alvina Gajadhura, wraz ze współpracownikami. Witam przedstawicieli NIK, GDDKiA z zastępcą panem dyrektorem Jackiem Grygą. Witam przedstawicieli Instytutu Transportu Samochodowego, Fundacji Zapobiegania Wypadkom Drogowym, Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Kierowca PL, szefa WORD w Warszawie i przedstawicieli Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych.

Panie i panowie posłowie, jeśli nie usłyszę sprzeciwu, stwierdzę przyjęcie porządku dziennego. Proszę pana ministra Rafała Webera o przedstawienie konkluzji dokumentu. Następnie oddam głos panu Konradowi Romikowi, sekretarzowi KRBRD.

Proszę bardzo, panie ministrze.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Dziękuję bardzo.

Panie ministrze, panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, zgodnie z art. 140e ust. 3 i 4 ustawy – Prawo o ruchu drogowym przewodniczący krajowej rady składa Radzie Ministrów coroczne sprawozdanie dotyczące stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działań realizowanych w tym zakresie, a prezes Rady Ministrów składa przedmiotowy dokument Sejmowi, Senatowi i prezydentowi. Obowiązek ten został zrealizowany w roku bieżącym. Prezentowane sprawozdanie zostało przyjęte przez Stały Komitet Rady Ministrów oraz Radę Ministrów i przekazane do Sejmu, Senatu oraz prezydenta.

Szanowni państwo, dokonam bardzo ogólnego wprowadzenia i oddam głos panu Konradowi Romikowi, sekretarzowi Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, który bardziej szczegółowo dokona oceny stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym w 2018 r. Jeśli będzie taka potrzeba, są członkowie krajowej rady. Bardzo dziękuję wszystkim państwu za obecność. Jesteśmy do dyspozycji państwa posłów.

Jest to kolejny raport, w którym podejmujemy się bardzo wnikliwej analizy czynników, które wpływają na bezpieczeństwo na drogach, wskazując jednocześnie na najważniejsze zagrożenia dla ludzkiego życia i bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Kierowany przez pana ministra Andrzeja Adamczyka resort realizuje politykę, w ramach której podejmowane działania bazują na rzeczywistych, empirycznie potwierdzonych danych, wnikliwej analizie obecnie obowiązujących przepisów, stanowieniu mądrego i spójnego prawa, a także umiejętnym wpływaniu na zachowaniu ludzi na drodze poprzez m.in. przemyślane społeczne akcje informacyjno-edukacyjne.

Poprawa stanu bezpieczeństwa to proces długofalowy, który wymaga przemyślanej i perspektywicznej polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego. Prezentowany dokument ma na celu wskazanie problemów, jakie występują na polskich drogach, na niwelację których należy zwrócić szczególną uwagę, aby skutecznie redukować liczbę wypadków, zwłaszcza tych najtragiczniejszych w skutkach. Pogorszenie się stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w niektórych segmentach – mam na myśli szczególnie motocykle

i rowery – jest dla wszystkich nas ostrzeżeniem i jasną wskazówką, że prowadzenie polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego ma być procesem przemyślanym.

Naszym celem jest działanie długofalowe, nawet kiedy pierwsze oznaki pogorszenia sytuacji na drogach mogą spowodować krytykę naszego działania. Chcemy podkreślić, że mądra poprawa bezpieczeństwa na drodze wymaga cierpliwości, dlatego wsłuchujemy się we wszystkie głosy, zarówno te krytyczne, jak i aprobujące. Aby skuteczniej przeciwdziałać zagrożeniom dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, konieczne jest prowadzenie dalszych systematycznych działań w wielu płaszczyznach i poszukiwanie oraz wdrażanie nowych rozwiązań, w szczególności poprzez edukację, prawo, nadzór, inżynierię oraz sprawne działania w zakresie ratownictwa opieki powypadkowej.

Dla skutecznego działania instytucji rządowych i wszystkich partnerów BRD warunkiem koniecznym jest dalsza sprawna wymiana informacji, uzgadnianie i opiniowanie poszczególnych inicjatyw legislacyjnych, edukacyjnych i strategicznych.

Sprawozdanie przygotowane przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego jest też podziękowaniem dla wszystkich zaangażowanych w dotychczasowy wysiłek i zachętą do dalszej wzmożonej pracy, ponieważ każde ocalone życie ludzkie stanowi wartość bezcenną.

Jeśli chodzi o najważniejsze wskaźniki w roku 2018 r. dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego, należy wymienić cztery kwestie. Po pierwsze, nastąpił spadek ogólnej liczby wypadków. Po drugie, nastąpił spadek ogólnej liczby ciężko rannych oraz spadek liczby rannych. Po trzecie, odnotowaliśmy spadek liczby kolizji. W tych segmentach trend jest pozytywny. Niestety, nieznacznie, ale to jest bardzo bolesne, wzrosła liczba ofiar śmiertelnych o 31 osób. Procentowo to 1,1%.

Pan dyrektor Konrad Romik przekaże szczegółową informację dotyczącą tych kwestii. Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Konrad Romik:

Szanowny panie przewodniczący, szanowne prezydium, szanowny panie ministrze, członkowie Komisji Infrastruktury, szanowni koledzy – członkowie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, prezentowany w tym roku dokument zawiera następujące elementy: obrad sytuacji Polski na tle państw UE, najważniejsze charakterystyki zdarzeń drogowych, ocenę sytuacji w Polsce i w każdym województwie z osobna, informację o działaniach mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz informację na temat działalności badawczej, analitycznej i publikacji w zakresie bezpieczeństwa ruchu.

Struktura raportu pozostała niezmieniona, co umożliwia porównanie poszczególnych statystyk, jak w latach poprzednich, a także dokonanie obserwacji trendów utrzymujących się w kolejnych latach. Raport prezentuje najważniejsze charakterystyki zdarzeń drogowych, ocenę sytuacji na poziomie całego kraju, ale również w poszczególnych województwach, a także wnioski analityczne.

Raport odpowiada na kluczowe pytania: kto był sprawcą, kto ofiarą, co było przyczyną, jakie były okoliczności powstania wypadku. Dane dotyczące wypadkowości w 2018 r. zostały porównane z zeszłorocznymi danymi, a także ujęte w trendzie długookresowym na przestrzeni ostatnich 10 lat i w kontekście realizacji Narodowego Programu Bezpieczeństwa.

Jeśli chodzi o sytuację Polski na tle UE w 2017 i 2018 r., analiza danych dotyczący BRD za 2018 r. wskazuje, że w porównaniu do 2017 r. liczba ofiar śmiertelnych w UE spadła o 1%, zaś w porównaniu do roku 2010 r. spadła o 21%. Z danych opublikowanych i przekazanych wszystkim krajom członkowskim przez Komisję Europejską wynika, że w 2018 r. na unijnych drogach ogółem zginęło 25 100 osób, tj. o 200 mniej niż w roku poprzednim. Najlepsze wyniki osiągnęły Wielka Brytania, Dania, Irlandia i Szwecja. W porównaniu z 2017 r. największy spadek liczby ofiar śmiertelnych osiągnęły Słowenia, Litwa, Bułgaria oraz Cypr.

W 2018 r. kraje o najwyższym wskaźniku ofiar śmiertelnych na milion mieszkańców to: Rumunia, Bułgaria, Łotwa oraz Chorwacja. Polska znajduje się na miejscu 5. od końca z wynikiem 76 ofiar śmiertelnych na milion mieszkańców. Stanowi to poprawę wyniku w tabeli wszystkich krajów UE o jedną pozycję.

Aby nadać perspektywę czasową prezentowanym danym, przedstawiamy postępy w zakresie redukcji liczby zabitych na milion mieszkańców we wszystkich krajach członkowskich, co jest również materiałem bazowym do porównań postępu. Jak widać na slajdzie, Polska z 26-procentowym spadkiem znajduje się ponad średnią unijną. Najwyższy wskaźnik redukcji liczby ofiar śmiertelnych na milion mieszkańców w okresie 2010, w okresie referencyjnym, bazującym na NPBRD, do 2018 r. uzyskała Grecja, Litwa, Portugalia, Słowenia oraz Dania.

Jeśli chodzi o stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce w 2018 r., odnotowano 31 674 wypadki drogowe, tj. o 1086 mniej niż w 2017 r. W wypadkach zginęło 2862 osoby, tj. o 31 ofiar śmiertelnych więcej niż w 2017 r. Liczba rannych uległa zmniejszeniu i wyniosła 37 359 osób, tj. o 2107 mniej w roku poprzednim. Liczba ciężko rannych wyniosła pierwszy raz poniżej 11 000, czyli 10 963, tj. o 140 mniej. W zakresie liczby ciężko rannych 2018 r. jest najlepszy w porównaniu do referencyjnych okresów narodowego programu, jeśli chodzi o redukcję liczby ciężko rannych na polskich drogach.

Realizacja celów Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013–2020. Zgodnie z programem, cele to zmniejszenie o 50% liczby ofiar śmiertelnych i o 40% liczby ciężko rannych, we wskaźniku z 2010 r., sformułowane w 2013 r. Na obecnym etapie cele ilościowo sformułowane w 2013 r. do osiągnięcia w 2020 r., czyli nie więcej niż 2000 osób zabitych i nie więcej niż 6900 ciężko rannych są nie do osiągnięcia. Z danych wynika, że w 2018 r. cel cząstkowy w zakresie liczby zabitych został przekroczony w całym okresie o ponad 25%, zaś w zakresie liczby ciężko rannych o ponad 43%.

Jeśli chodzi o strukturę wypadków, jakie miały miejsce w 2018 r., jest ona podobna do lat poprzednich. Odnotowano jednak spadek udziału wypadków z udziałem pieszych, spowodowanych niedostosowaniem prędkości do warunków panujących na drodze oraz spowodowanych przez młodych kierowców, a także powstałych w wyniku najechania na drzewo. Pomimo postępu w zakresie spadku udziału wypadków w tych kategoriach, nadal stanowią one główne zagrożenie dla życia i zdrowia uczestników ruchu drogowego.

Należy zwrócić szczególną uwagę na zwiększenie udziału wypadków, w których uczestniczyli motocykliści i rowerzyści oraz nietrzeźwi kierujący pojazdami. Procentowe porównanie roku 2018 i 2017 w zakresie liczby ofiar śmiertelnych wśród użytkowników pojazdów jednośladowych wskazuje na wzrost o 30% wśród rowerzystów, o 3% wśród motocyklistów. W tej ostatniej grupie uczestników ruchu zanotowano największy wzrost liczby ofiar rannych, tj. o prawie 22%. Dużym wzrostem cechowała się również liczba rowerzystów, o 11,4%. Wyraźnie widać konieczność ukierunkowania działań zmniejszających zagrożenie osób korzystających z pojazdów jednośladowych.

Jeśli chodzi o rodzaje wypadków w liczbach bezwzględnych, w 2018 r. w porównaniu do roku 2017 nastąpił spadek o 8,5% liczby wypadków polegających na najechaniu na pieszego oraz ich ofiar śmiertelnych o 8%. W 2018 r. było mniej o 669 wypadków tego rodzaju mniej i o 69 osób zabitych. Tak znaczne zmniejszenie zagrożenia grupy niechronionych uczestników ruchu drogowego stanowi od wielu lat jeden z największych problemów bezpieczeństwa i warte jest podkreślenia.

Odnotowano nieznaczne zmniejszenie liczby zdarzeń czołowych pojazdów, przy jednoczesnym niewielkim wzroście liczby ofiar śmiertelnych wypadków. Wzrost liczby zdarzeń bocznych przy czynniku nieudzielania pierwszeństwa przejazdu pociągnął za sobą wzrost liczby osób, które poniosły śmierć w tych wypadkach o 4,4%. Dość znacząco spadła liczba zdarzeń tylnych, natomiast zarejestrowano bardzo duży wzrost liczby ofiar śmiertelnych – o 37%. Oznacza to, że bardzo wzrosła ciężkość zdarzeń drogowych liczona w przeliczniku liczby ofiar śmiertelnych na 100 wypadków, w których kierujący i pasażerowie pojazdów giną w wyniku zderzenia tylnego. W 2017 r. ciężkość wypadków dla tego typu zdarzeń wynosiła 3,5 wskaźnika, a w 2018 r. wzrosła do 5,2.

Tak duży wzrost ciężkości zdarzeń, również tylnych, może świadczyć o tym, że do najechania na inny pojazd w ruchu dochodzi przy znacznej prędkości, przy niezachowaniu odpowiedniej odległości między pojazdami. Nie bez znaczenia pozostaje rozproszenie kierujących pojazdami przez korzystanie z telefonów komórkowych i innych środków niedozwolonych prawnie.

Ofiary i sprawcy wypadków drogowych. Znacząco poprawiło się bezpieczeństwo na drogach, jeśli chodzi o pieszych. Zginęło ich o 70 mniej, tj. 8%, rannych było o 669 mniej, tj. prawie 9%. W ubiegłym roku odnotowano spadek 3-procentowy liczby wypadków spowodowanych przez kierujących pojazdami. Niestety, nie przyniosło to skutku, jeśli chodzi o spadek liczby ofiar śmiertelnych. W sumie zginęło o 86 osób więcej, czyli wartość wzrosła o 4%. Oznacza to, że rośnie wskaźnik ciężkości wypadków, w skali zdarzenia ciężkości na 100 tys. wypadków powodowanych przez kierujących pojazdami, co może wskazywać na wzrost udziału wypadków, w których jedną z okoliczności jest nadmierna prędkość. W porównywalnym okresie zarejestrowano o 11 wypadków mniej spowodowanych przez pieszych, przy jednoczesnym bardzo dużym spadku liczby ofiar śmiertelnych. Zginęło o 77 osób mniej.

Okoliczności wypadków ze strony pieszych, główne przyczyny: nieostrożne wejście na jezdnię bezpośrednio przed jadący pojazd, przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym, nieostrożne wejście na jezdnię zza pojazdu lub innej przeszkody, wejście na jezdnię przy czerwonym świetle.

Dane zebrane w 2018 r. pokazują, że nadal nieudzielanie pierwszeństwa przejazdu jest główną przyczyną wypadków drogowych w skali liczby bezwzględnej, w których sprawcami byli kierujący pojazdami. Dodatkowo, w porównaniu do danych z 2017 r., odnotowano nieznaczny wzrost liczby wypadków tego rodzaju oraz liczby ofiar śmiertelnych, tj. o 2,3%. W 2018 r. zarejestrowano o 8,5% mniej wypadków spowodowanych niedostosowaniem prędkości do warunków ruchu niż rok wcześniej, ale dodatkowo te charakterystyki oznaczały zwiększoną ciężkość zdarzeń, co przełożyło się na niewielkie zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych w tych wypadkach.

W 2018 r. wypadków spowodowanych przez nieprawidłowe wyprzedzanie oraz niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami było mniej odpowiednio o 1,2% oraz 10,3%, lecz pociągnęły one za sobą, niestety, wzrost liczby ofiar śmiertelnych, tj. o 27% i 18%.

Co do miejsc powstawania wypadków odnotowanych na kategoriach dróg, największy spadek liczby wypadków zarejestrowano na autostradach, tj. o 9%, natomiast niewielki wzrost odnotowano na drogach gminnych. Kolejny rok odnotowano więcej wypadków na drogach ekspresowych, o ponad 10%. W 2018 r. największą liczbą ofiar śmiertelnych w przeliczeniu na 1000 km długości charakteryzowały się drogi krajowe. Na autostradach również odnotowano duże zmniejszenie tego wskaźnika: spadek o 23, czyli wartość zmniejszyła się o 43 do 33. Na drogach wojewódzkich liczba ofiar śmiertelnych wypadków w przeliczeniu na każdy 1000 km nieznacznie zmniejszyła się, a na drogach powiatowych i gminnych nie zmieniła. Wskaźnik ciężkości wypadków w 2018 r. zwiększył się nieznacznie w stosunku do dróg krajowych, powiatowych i gminnych, natomiast odnotowano poprawę tego wskaźnika o 20% dla autostrad. Jego wartość spadła z 15 do 12.

Przejścia dla pieszych, bezpieczeństwo pieszych, wypadki z udziałem pieszych. Wspomniałem o znacznym spadku liczby ofiar śmiertelnych, spadku liczby wypadków z udziałem pieszych w skali wypadków drogowych ogółem. Takie znaczące zmniejszenie zagrożenia tej grupy niechronionych użytkowników dróg warte jest szczególnego odnotowania. Spadek liczby pieszych we wszystkich wypadkach wyniósł ponad 8%, co oznacza 70 ofiar mniej.

Krajowa rada zauważa, że trzeci rok z rzędu wzrasta liczba zabitych na przejściach dla pieszych. Wzrost ten w 2018 r. w stosunku do roku poprzedniego wyniósł ok. 4%, w stosunku do 2016 r. – ponad 7%, do roku 2015 r. – 15%. Jeśli chodzi o pieszych i innych uczestników ruchu drogowego w grupie wiekowej 60+, w Polsce, podobnie jak w UE, odnotowujemy niepokojący trend – wzrost wskaźnika udziału seniorów w ogólnej liczbie zdarzeń drogowych i ofiar na ich skutek. Obecnie trend ten w skali europejskiej uzależniony jest od zmian demograficznych oraz wzrostu wskaźnika aktywności i mobilności tej grupy społecznej. Komisja Europejska przewiduje dalsze pogłębienie się tego niekorzystnego trendu w przyszłości i rekomenduje przez służby BRD podejmowanie działań skierowanych bezpośrednio do tej grupy uczestników ruchu drogowego, bez względu na rodzaj uczestnika, jeśli chodzi o kategorię poruszania się.

Jeśli chodzi o czas powstawania wypadków pod względem liczby wypadków w poszczególnych miesiącach, najmniej osób zginęło w lutym – 152 ofiary śmiertelne, najwięcej

w październiku – 318 osób. Największy spadek liczby zabitych w wypadkach w porównaniu do 2017 r. odnotowano w marcu, tj. o prawie 10%. Bardzo wysoki wzrost odnotowano w styczniu, tj. prawie o 36% i w październiku o 14%.

Szczegółowa analiza czasu powstawania wypadków po względem dni tygodnia, piątek po południu, w godzinach popołudniowych to okres o największej liczbie zdarzeń drogowych. Niestety, zarówno w piątek, jak i w sobotę odnotowujemy najwięcej ofiar.

Jeśli chodzi o wskaźniki wypadków w odniesieniu do długości sieci drogowej i do liczby mieszkańców, przoduje województwo łódzkie. Wypadkowość, jeśli chodzi wskaźniki zagrożenia ze względu na ciężkość wypadków, gęstość, wskaźniki demograficzne w poszczególnych województwach, przedstawiamy na slajdzie. Największy wskaźnik ciężkości wypadków, czyli liczby ofiar śmiertelnych na 100 wypadków odnotowano w województwie kujawsko-pomorskim. Po raz kolejny wysoka ciężkość wypadków charakteryzuje również województwo podlaskie i lubuskie.

Aby móc porównywać sytuację BRD w poszczególnych województwach, w sprawozdaniu zaprezentowaliśmy dla każdego z nich kartę zawierającą podstawowe dane o trendach, skutkach i okolicznościach wypadków drogowych. Każda karta kończy się zestawem wniosków sformułowanych na podstawie danych zawartych w kartach. Jest to efekt współpracy krajowej rady z wojewódzkimi radami bezpieczeństwa ruchu drogowego, za co serdecznie dziękuję.

Działania mające wpływ na bezpieczeństwo realizowane w 2018 r. Przedstawione w tej części dokumentu zadania stanowią działania realizowane przez członków krajowej rady, przewidziane w Programie Realizacyjnym na lata 2018–2019 do Narodowego Programu BRD, jak również te przewidziane w programie, o których piszemy, realizowane zarówno prze członków krajowej rady, jak i te organizacje, instytucje i podmioty z nią współpracujące. W tej części dokumentu znajduje się dział poświęcony działalności badawczej i analitycznej, która jest niezbędna do programowania przyszłych działań naprawczych w zakresie bezpieczeństwa.

Jeśli chodzi o konkretne działania realizowane w zakresie Programu Realizacyjnego na lata 2018–2019, jest ich 38, 18 jest przypisanych do Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Pozwolę sobie pokrótce wymienić tylko niektóre:

– ogólnopolskie działania informacyjno-edukacyjne realizowane przez Krajową Radę BRD, skierowane do uczestników ruchu drogowego powyżej 60. roku życia w celu odpowiedzi na zagrożenia seniorów w ruchu drogowym;

– kampanie i wydarzenia w zakresie kształtowania bezpiecznych zachowań motorowerzystów i motocyklistów w ruchu drogowym jako odpowiedź na zagrożenia związane z narastającą liczbą wypadków, w tym śmiertelnych, wśród grupy jednośladów;

– wytyczne dotyczące prawidłowego oświetlenia przejść dla pieszych, podpisane przez pana ministra i wdrożone do rekomendowania jako standard na drogach wszystkich kategorii, jako prawidłowe oświetlenie przejść dla pieszych;

– inżynieryjna interwencja rady w zakresie poprawy bezpieczeństwa pieszych, również przed przejściem dla pieszych;

– kampania edukacyjna dotycząca nadmiernej prędkości, czyli najcięższej w skali zdarzeń ciężkości zdarzeń, o których państwu mówiłem wcześniej.

Jeżeli chodzi o kwestie najważniejsze, podejmujemy się realizacji działań długofalowych, bazując na faktach i analizach szczegółowych. Tak jak w latach poprzednich, bazujemy na współpracy z członkami Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, za co im serdecznie dziękuję.

Dziękuję, panie przewodniczący. Dziękuję, panie ministrze.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję panu ministrowi Rafałowi Weberowi oraz panu Konradowi Romikowi za omówienie dokumentu. Oczywiście w ramach porządku dziennego przewidziany jest czas na dyskusję. Zwykle jest ona merytoryczna, treściwa i konkretyzująca oceny zaprezentowanych trendów, statystyk.

Chciałbym zwrócić uwagę na bardzo ciekawą dyskusję, jaka odbyła się ostatnio na okoliczność prezentacji założeń tych rozwiązań, które dotyczą urządzeń transportu osobi-

stego. Zarysowały się dwie jasne postawy. Pierwsza postawa, taka ekspercka: z jakich zasadniczych powodów mamy wprowadzać te urządzenia do ruchu, zwłaszcza jeśli chodzi o chodniki poza ścieżkami rowerowymi. Druga obejmowała klasyczną prezentację założeń przyszłych rozwiązań. W mojej subiektywnej ocenie można dojść do wniosku, że mamy swoistą „czarną dziurę", jeśli chodzi o statystykę zdarzeń z udziałem pieszych oraz osób, które korzystają z takich urządzeń. To jest wyzwanie dla dużych miast.

Mamy pełny dokument omówiony przez panów ministrów. Udzielę głosu chętnym paniom i panom posłom, ekspertom, zaproszonym gościom. Przyjmuję zgłoszenia.

Zgłaszał się pan przewodniczący Żmijan. Czy są jeszcze zgłoszenia ze strony państwa posłów? Notuję, pan poseł Lassota, pan poseł Suchoń.

Proszę, pan przewodniczący Stanisław Żmijan.

Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący.

Wysoka Komisjo, na początku chciałbym zasygnalizować, że na stronie Sejmu do tej pory nie ma w formie elektronicznej tego druku. Czy tylko ja miałem taki problem? Teraz jeszcze raz sprawdzałem i nie ma go. Większość z nas otrzymała dokument teraz, przed posiedzeniem.

Chciałbym zwrócić się do przedstawicieli resortu oraz do Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i zapytać o strukturę potoków ruchu. Czy dokonujecie analiz także w tym względzie? Nie chciałbym być źle zrozumiany. Jest mi obca teza, że wzrastające natężenie ruchu musi skutkować większą liczbą wypadków i ofiar. Takiej tezie zdecydowanie się sprzeciwiam. Doświadczenia krajów, w których jest zdecydowanie więcej pojazdów i większe natężenie ruchu, oczywiście mają lepsze bezpieczeństwo, w każdym razie wskaźniki odzwierciedlające stan bezpieczeństwa mają zdecydowanie wyższe.

Moje pytanie jest spowodowane zdarzeniami, do których doszło w tym roku, szczególnie w ostatnim miesiącu. Mam na myśli najazdy i miażdżenie samochodów osobowych przez samochody ciężarowe, przez tiry. Podam przykład tragicznego wypadku koło Augustowa rodziny jadącej na Mazury. W okolicach Legnicy doszło do wypadku z udziałem rodziny jadącej nad morze. To są wydarzenia dramatyczne w skutkach.

Pytam o tę kwestię, ponieważ w ostatniej dekadzie każdego roku wzrasta w Polsce masa przewozowa, ładunek towarów średnio o 50 mln ton. Ze względu na niekonkurencyjność przewozów kolejowych ładunki trafiają do przewoźników samochodowych. W 2017 r. odnotowaliśmy bardzo wysoki skok, o prawie 200 mln ton. Stało się tak zapewne za przyczyną węgla rosyjskiego oraz kontenerów w ramach nowego jedwabnego szlaku. Faktem jest, że takie wzrosty odnotowujemy.

Wszyscy przewoźnicy kolejowi, z naszym przewoźnikiem Cargo, ale także inni operujący na polskich drogach kolejowych, niestety w kolejnych latach przewożą niezmiennie 200–220 mln ton. Transport samochodowy przekroczył już 2 mld ton. Nie ulega wątpliwości, że zagęszczenie tirów wzrasta. Wzrastający ruch nie musi powodować pogorszenia bezpieczeństwa, ale nam brakuje kierowców. Wiemy, że firmy samochodowe zatrudniają kierowców z zagranicy – Ukrainy, Białorusi. Znam opinie właścicieli firm przewozowych, którzy mają złe doświadczenia i poważne wątpliwości co do umiejętności tychże kierowców. Kierowcy okazują dokumenty poświadczające ich uprawnienia, ale istnieją wątpliwości co do ich umiejętności. Właściciele firm obawiają się powierzyć wartościowy ładunek takim kierowcom.

Czy Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego prowadzi analizy w tym zakresie? Czy moglibyśmy dowiedzieć się więcej na ten temat? Niewątpliwie osiągnęliśmy sukces, ale trudno nie zgodzić się z opinią, że dopóki ginie choćby jedna osoba, jest o tę jedną osobę za dużo. Nie ulega wątpliwości, że na przestrzeni kilkunastu lat ograniczyliśmy liczbę zabitych z ponad 8100 osób do poniżej 3000. Jednak nadal jest to bardzo dużo. Nie wiem, czy nie powinniśmy dokonywać dalszych analiz, aby sformułować właściwą diagnozę i poszukiwać rozwiązań, które pozwolą nam zmniejszać liczbę wypadków i liczbę ofiar.

Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję panu przewodniczącemu.

Pan poseł Lassota, później pan poseł Lamczyk i pan poseł Suchoń.

Poseł Józef Lassota (PO-KO):

Dziękuję, panie przewodniczący.

Chciałbym poruszyć sprawę użytkowników dróg, którzy są najmniej zabezpieczeni, czyli pieszych. Na podstawie raportu można zaobserwować niepokojące zjawisko dotyczące wypadków, w tym śmiertelnych, na przejściach dla pieszych. W 2016 r. i 2017 r. w stosunku do lat wcześniejszych odnotowano w tym zakresie wzrost liczby wypadków o ponad 16%. Liczba zabitych na przejściach dla pieszych z roku na rok wzrasta. Przejścia dla pieszych są miejscem szczególnie wrażliwym, przejście dla pieszych jest dla pieszych. Powinny zostać wprowadzone dodatkowe uregulowania prawne, które by zabezpieczały pieszych na przejściach dla pieszych.

Przypomnę, że w ubiegłej kadencji był projekt nowelizacji ustawy dotyczący przejść dla pieszych. Pan minister, wówczas poseł, był bardzo przeciwny tym regulacjom, a widać, że liczba zabitych na przejściach dla pieszych wzrasta. Nie jest to dobry kierunek. Podjęta została akcja, również z udziałem organizacji pozarządowych, aby wprowadzić uregulowania, zgodnie z którymi bardziej uprzywilejowany będzie pieszy zamierzający wejść na przejście.

Z doniesień medialnych wynika, że pan minister Weber, odpowiadając organizacjom, powiedział, że u nas jest inna kultura niż na zachodzie Europy i nie będziemy niczego zmieniać. Przed chwilą usłyszeliśmy, że jedynym działaniem w tym zakresie jest poprawa oświetlenia przejść dla pieszych.

Chciałbym zapytać, czy rzeczywiście pan minister nie dostrzega tego problemu. Czy nie należało zmienić podejścia i zgodzić się, że wymagane jest uregulowanie, które poprawi sytuację i spowoduje, że będzie mniej zabitych na przejściach dla pieszych? Wzrost liczby zabitych na przejściach dla pieszych w ostatnich trzech latach w jakimś sensie obciąża również tych, którzy decydują o takich, a nie innych uregulowaniach.

Bardzo proszę o informację w tej sprawie, jakie inne działania, oprócz poprawy oświetlenia, zamierzacie państwo podjąć.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję panu posłowi. Pan poseł Stanisław Lamczyk.

Poseł Stanisław Lamczyk (PO-KO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Panowie ministrowie, szanowni państwo, martwi mnie ta sytuacja, ponieważ stabilizuje się od kilku lat i nie odnotowujemy znaczącego spadku liczby wypadków oraz ofiar śmiertelnych. Do ciężkich wypadków dochodzi poza terenem zabudowanym. Biorąc pod uwagę dopuszczalną prędkość na polskich autostradach, 140 km/h, a także wypadkowość w Szwecji, gdzie maksymalna prędkość wynosi 100 km/h, wprowadzane we Francji zmniejszenie dopuszczalnej prędkości, czy nie należy dokonać wnikliwej analizy.

Samorządy starają się zapewniać bezpieczeństwo, ale oczekujemy także działań profilaktycznych na szczeblu centralnym. Do ciężkich wypadków dochodzi poza terenem zabudowanym i to przy bardzo dobrych warunkach atmosferycznych. Prędkość jest zatem czynnikiem niepokojącym. Prosiłbym, żeby pan minister wypowiedział się w tej kwestii.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Mirosław Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (PO-KO):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący.

Panie ministrze, Wysoka Komisjo, szanowni goście, co roku inne kwestie przyciągają naszą uwagę i to dobrze, bo dyskusja nie jest sztampowa, tylko dynamiczna i dotykamy nowych aspektów, które wydają nam się ważne. Przyznam szczerze, że w tym roku – oprócz wzrostu liczby ofiar, co stanowi powód do wyrzutów sumienia i nie daje nam spokoju – zwróciłem uwagę na liczbę osób nietrzeźwych, które biorą udział w wypadkach i są sprawcami wypadków.

Niepokojące i zastanawiające jest, że pomimo tak wielu akcji prowadzonych od lat, pomimo zdecydowanych działań Policji, czyli wdrożenia mechanizmów prewencji, kontroli, nadal są ludzie nieodpowiedzialni, których w odpowiednim momencie nie zatrzymano. Wsiadają do samochodów w stanie nietrzeźwym i stanowią – przepraszam, że mówię to wprost – jeżdżącą maszynę do zabijania. Sądzę, że należało wzmocnić działania w tym zakresie. Bardzo bym prosił pana ministra o informację, czy są planowane w tym względzie dodatkowe działania bądź akcje społeczne, informacje.

Należałoby również pomyśleć o rozwiązaniach legislacyjnych, np. o obowiązkowym wyposażaniu nowych pojazdów w urządzenia, które zapobiegną uruchomieniu pojazdu, jeżeli osoba znajduje się pod wpływem alkoholu. Rozumiem, że dotyczy to również środków działających podobnie jak alkohol. Jeśli w niektórych województwach 15–17% sprawców to osoby będące pod wpływem alkoholu, trzeba do tego podejść w sposób kategoryczny.

Po drugie, chciałbym poruszyć problem pieszych. Nasze cmentarze są pełne osób, które miały pierwszeństwo. Stosunkowo mało jest tam osób świadomych swojej obecności na drodze, praw na drodze, tego, że są różni użytkownicy. Wiele wypadków jest spowodowanym staniem, leżeniem na jezdni, chodzeniem nieprawidłową stroną drogi, wchodzeniem na pasy przy czerwonym świetle, przekraczaniem jezdni w miejscu niedozwolonym. Koncentrujemy się na wypadkach na przejściach dla pieszych, a pomijamy te, które wynikają z niewłaściwego miejsca na drodze.

Czy w zakresie zachowania pieszych krajowa rada będzie proponowała jakieś akcje społeczne? Widać wyraźnie, że również pieszym użytkownikom dróg trzeba przypominać oczywiste fakty: nie wchodzimy na przejście przy czerwonym świetle, przechodzimy w miejscach dozwolonych, chodzimy prawidłową stroną drogi. Na terenach niezabudowanych i na obszarach wiejskich jest to kluczowe. Poruszam się dużo po swoim okręgu i rzeczywiście wieczorami jest to problem. Czy w tej materii są planowane działania?

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo.

Pozwolę sobie zabrać głos w części parlamentarnej dyskusji, bo mam też zgłoszenia ze strony naszych gości. Chciałbym sformułować kilka propozycji do rozważenia przez Ministerstwo Infrastruktury. Jeszcze raz dziękuję za osobistą obecność pana ministra.

Myślę, że w najbliższych 10 latach będziemy mieli utrzymujące się rekordowe nakłady na inwestycje drogowe w ramach programu budowy dróg krajowych. Nowym elementem przyjętym przez rząd jest bezprecedensowy program wsparcia modernizacji, przebudowy i budowy dróg lokalnych. Do 2028 r. przewidziane jest ponad 5-krotne zwiększenie nakładów. Czy w ocenie Ministerstwa Infrastruktury istnieje potrzeba sformułowania nowego programu w perspektywie np. 10-letniej, do 2030 r.? Pytam o to w kontekście nakładów, które są rekordowe i będą się utrzymywały. Czy istnieje potrzeba nowego podejścia, nowej strategii i umocowania problematyki bezpieczeństwa ruchu drogowego od strony ustrojowej, finansowej, preferencyjnej w relacji do inwestycji, jakie są podejmowane przez samorządy terytorialne?

Państwo ma narzędzia, żeby kształtować pewne standardy w zakresie przygotowywania inwestycji, również z uwzględnieniem rozwiązań BRD. Nie mówię o inwestycjach, które minister realizuje wspólnie z GDDKiA. Kilka lat temu zostało wprowadzone rozwiązanie audytowe na sieci europejskiej, czyli na sieci dróg ekspresowych i autostrad. To pytanie o nową strategię, o perspektywę najbliższych 10 lat, po 2020 r. Jest to ważne dla wszystkich partnerów, dla wszystkich podmiotów współpracujących w obszarze BRD z ministrem infrastruktury, który proponuje również nowe rozwiązania.

Przy okazji analizy statystycznej województw, którą zaprezentował pan Konrad Romik, zauważyłem, że w przypadku województwa śląskiego, z którego pełnię mandat, w 2018 r. odnotowano znaczny spadek zabitych, rannych i ciężko rannych. Problemem jest, jak w wielu innych województwach, bardzo wysoki wskaźnik wypadków z udziałem pieszych. Ponadto w województwie odnotowano najniższy odsetek wypadków spowodowanych nadmierną prędkością oraz jeden z najniższych wskaźników kraju udziału

wypadków spowodowanych przez młodych kierowców. Region cechuje najniższy w kraju wskaźnik liczby zabitych w przeliczeniu na 100 tys. mieszkańców przy jednoczesnej dużej gęstości wypadków w przeliczeniu na 100 km sieci dróg publicznych.

Korzystając z okazji, chciałbym poprosić o pewną propozycję na przyszłość. W województwie śląskim mamy jedyny, powołany ustawą sejmową, związek metropolitalny. Jest to związek zadaniowy. Rozwiązanie problemów transportowych jest podstawowym zadaniem, za które odpowiedzialny jest zarząd metropolii będący reprezentacją 41 miast zamieszkanych przez ponad 2,3 mln mieszkańców.

Może warto pokusić się w ramach zachęty o wyodrębnienie przez krajową radę danych odnoszących się stricte do obszaru metropolitalnej. Podaję to pod rozwagę. Sam kilkakrotnie w tej kadencji namawiałem przedstawicieli zarządu tej metropolii do odważnego podjęcia problematyki BRD jako elementu kluczowej polityki metropolitalnej standaryzującej zachowania kierowców i inwestycje istotne z punktu widzenia BRD. Oczywiście to nie jest jedyny w Polsce obszar zurbanizowany. Mamy Warszawę, Kraków, Wrocław, Trójmiasto. Myślę jednak, że to jest jeden z przykładów unikatowych, w którym problematyka transportu, która jest głównym zadaniem związku metropolitalnego, powinna być w sposób świadomy przy wsparciu państwa rozbudowana o aspekt BRD.

Dziękując sekretariatowi za raport dotyczący 2018 r., pozostaję z otwartym pytaniem odnoszącym się do strategii na lata po 2020 r.

Rozumiem, że nikt z państwa posłów w tej części nie chce zabrać głosu. Poproszę zatem o krótką odpowiedź przedstawicieli rządu. Potem będę udzielał głosu naszym gościom, ekspertom. Mam już kilka zgłoszeń.

Proszę, panie ministrze.

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk:

Problem sprowadza się do jednego: albo dbamy o bezpieczeństwo w ruchu drogowym, albo nie. Zapewniam państwa, że we wszystkich działaniach inwestycyjnych, związanych z modernizacją dróg krajowych, projektując fundusz dróg samorządowych, zawsze bierzemy pod uwagę kwestie bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Podkreślamy, że naszym celem są bezpieczne drogi, zwiększenie ciągów pieszo-rowerowych, zwiększenie bezpieczeństwa wszystkich użytkowników.

W wystąpieniach państwa posłów poruszonych zostało kilka wątków. Po pierwsze, problem samochodów ciężarowych, tzw. tirów, prowadzonych przez osoby, co do których są uzasadnione wątpliwości, że szczególnie obcokrajowcy zatrudniani w Polsce nie dysponują odpowiednią wiedzą. To jest kwestia odpowiedzialności tych, którzy ich zatrudniają. Myślę, że nie można zatrudnić każdego, kto przyjeżdża z zagranicy, i nieroztropnie powierzyć mu samochód, nie wiedząc, jak sobie radzie na drodze. Wydaje się, że to jest przede wszystkim zadanie pracodawcy, który zatrudnia te osoby.

Nie mamy systemu weryfikacji uprawnień do prowadzenia samochodów i to każdego rodzaju. Nowelizując przepisy w zakresie transportu samochodami osobowymi, ustawę dotycząca taksówek, staraliśmy się wprowadzić zasady, które w sposób jednoznaczny eliminowałyby takie przypadki, jak prowadzenie samochodów przez osoby nieposiadające uprawień. Wcześniej dochodziło do nieprawidłowości, zwłaszcza w przypadkach zlecania przewozów tzw. taksówkowych za pomocą aplikacji.

Mamy nadzieję, że wszystkie działania w tym zakresie prowadzą do spadku liczby wypadków z udziałem pieszych. Pragnę zwrócić uwagę, że rokrocznie, począwszy od 2014 r., notujemy zmniejszenie udziału wypadków z udziałem pieszych, zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych tych wypadków i zmniejszenie liczby tych wypadków oraz liczby osób rannych. Taki trend odnotowaliśmy także w roku 2017 i 2018.

Oczywiście te wielkości są niezadowalające. Można zwrócić uwagę na konieczność edukacji, permanentnego uświadamiania, wpajania bezpiecznych zasad ruchu drogowego. Pan przewodniczący Żmijan przywołuje inne państwa, w których natężenie ruchu samochodowego jest zdecydowanie wyższe, a wskaźniki są lepsze. Należy zadać pytanie, jakie nakłady i w jakim okresie te państwa ponosiły i ponoszą, aby edukować od wczesnych lat wszystkich tych, którzy potem są uczestnikami ruchu drogowego. Wydaje się, że to jest klucz do sukcesu, czyli znacznego zmniejszenia liczby wypadków drogowych,

odpowiednich zachowań pieszych, zachowań prowadzących pojazdy, kultury jazdy, która powinna cechować wszystkich uczestników ruchu drogowego, nie tylko pieszych, lecz także rowerzystów, kierowców.

Jeden z panów posłów mówił o staraniach ustawodawcy w poprzedniej kadencji, aby doprowadzić do przyjęcia przepisów, które dawały bezwzględne pierwszeństwo pieszym przed przejściem dla pieszych. Pan poseł przypomniał, że byłem jedną z osób przeciwnych wprowadzeniu tego rozwiązania. Przypomnę panu posłowi, że przeciwna była większość nie tylko w komisji sejmowej, ale także większość biorących udział w debacie. Efektem tego sprzeciwu było wykluczenie z klubu i z możliwości kandydowania także posłów strony rządowej. Przecież większość parlamentarna wówczas miała także większość w Komisji Infrastruktury. Projekt nie został zaakceptowany przez komisję, czyli miał wady, które spowodowały, że nie mógł zostać przyjęty.

Patrząc na to w kontekście analiz, które Ministerstwo Infrastruktury zleciło, należy sobie zadać pytanie, czy takie rozwiązanie byłoby prawidłowe. Nawiązuję do debaty, która toczy się w mediach społecznościowych, ale także w przestrzeni publicznej. Czy w sytuacji, w której oceniono, że zachowanie kierowców przy przejeżdżaniu przez przejścia dla pieszych jest niezgodne z prawem, a najczęstsze łamanie przepisów polega na zwiększonej prędkości, możemy wyobrazić sobie bezwzględne pierwszeństwo pieszych przy takich, a nie innych zachowaniach kierowców? Czy możemy sobie wyobrazić skutki?

Rozumiem, że apel pana posła jest kierowany wprost. Pan ma do tego absolutne prawo, ale kto wówczas odpowiadałby za zwiększoną liczbę wypadków, bo prawdopodobnie tak by się stało. Ze szczegółowych analiz wynika, że kierowcy w 90% przypadków przekraczają przejścia dla pieszych ze zwiększoną prędkością przekraczającą prędkości wskazane w przepisach. Z raportów musimy wyciągać wnioski. Powinny one służyć decyzjom, które będziemy podejmować. Szczególna jest rola Policji. Musimy uspokoić ruch na przejściach dla pieszych. Jest to zadanie, które przed nami stoi. Konieczne są nie tylko działania Policji, nie tylko bezpośredni nadzór nad ruchem drogowym, lecz także elementy infrastruktury, które spowodują spowolnienie ruchu. To jest przyczyna tego, co dzieje się na przejściach dla pieszych.

Poproszę pana ministra Rafała Webera o uzupełnienie mojej wypowiedzi, ponieważ ze względów zdrowotnych mam kłopot z mówieniem.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Dziękuję bardzo. Chcę potwierdzić, że raport jest obecny na stronach sejmowych. Jest to druk nr 3585 dostępny w zakładce – inne przedłożenia.

Jeśli chodzi o pytanie związane z natężeniem ruchu, za badanie natężenia ruchu na drogach krajowych odpowiedzialna jest GDDKiA. To zadanie jest realizowane co 5 lat. Ostatnie badanie natężenia ruchu odbyło się w 2015 r. Najbliższe będzie przeprowadzone w 2020 r. O szczegółach mogą powiedzieć przedstawiciele generalnej dyrekcji. Jest też z nami pan minister Alvin Gajadhur. Gdyby miał coś do dodania w kwestii ruchu samochodów ciężarowych, to poproszę.

Kwestia pijanych kierowców. W mojej ocenie elementem, który wpływa na to, że są ludzie, którzy wsiadają po alkoholu do samochodu, jest kwestia kary. Mimo że w 2017 r. kary te zostały kodeksowo podniesione, to pojawia się pytanie o ich nieuchronność, czyli o podejście sądu do każdego indywidualnego przypadku osoby, która po spożyciu alkoholu zostanie zatrzymana. W mojej ocenie tu jest dużo do zrobienia. Podmiotem, który powinien się wykazać, są sądy.

Pamiętam dyskusję na temat stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego za rok 2017, która odbyła się stosunkowo niedawno. Jeśli mnie pamięć nie myli, na przełomie marca i kwietnia bieżącego roku. Wielu parlamentarzystów mówiło o tym, że kary wymierzane przez sądy dla kierowców złapanych po spożyciu alkoholu są zbyt niskie i że poprawa musi nastąpić.

Pan minister bardzo precyzyjnie przedstawił informację związaną z wypadkami pieszych, zarówno z ogólną liczbą wypadków, jak i tych, które zdarzają się na przejściach

dla pieszych. Zgodnie ze statystykami, ogólna liczba wypadków na przejściach dla pieszych w 2018 r. była niższa niż w 2017 r. Niestety, skala ciężkości spowodowała, że ofiar śmiertelnych było więcej.

Tyle z mojej strony. Jeśli panowie z GDDKiA albo pan minister Gajadhur chcieliby dodać uzupełnienie, to proszę bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Proszę, pan minister Gajadhur.

Główny inspektor transportu drogowego Alvin Gajadhur:

Szanowni panowie ministrowie, panie przewodniczący, szanowni państwo posłowie, Inspekcja Transportu Drogowego koncentruje się na kontroli tzw. ciężkiego transportu. W ubiegłym roku przeprowadziliśmy ponad 170 tys. kontroli ciężarówek, autobusów. Były to głównie kontrole przewozu rzeczy.

47% kontroli dotyczyło przewoźników zagranicznych. Staramy się, aby ok. 50% kontroli dotyczyło przewoźników krajowych, a druga połowa przewoźników zagranicznych. W większości kary administracyjne były nakładane na przewoźników zagranicznych (63% : 37%). Mandaty karne na podstawie ustawy o transporcie drogowym były nakładane na kierowców z zagranicy (64% : 36%). W przypadku łamania przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym mandaty były w zdecydowanej większości, bo w 68%, nakładane na kierowców polskich.

Zatrzymaliśmy ponad 11 100 dowodów rejestracyjnych niesprawnych pojazdów. Wykryliśmy ponad 91 tys. naruszeń w ramach 170 tys. kontroli. W dalszym ciągu naruszenia dotyczyły w przeważającej mierze dwóch zasadniczych kwestii. Z ogólnej liczby 83 tys. naruszeń związanych z nieprzestrzeganiem czasu pracy kierowców 58 tys. dotyczyło naruszeń przepisów związanych z prowadzeniem pojazdu, zaś 24 tys. naruszeń urządzeń rejestrujących.

Wiemy dobrze, że przemęczony kierowca jest równie niebezpieczny jak kierowca będący pod wpływem alkoholu. Najczęściej wykrywane naruszenia to wydłużenie jazdy dziennej, jazda bez wymaganej przerwy, skrócenie odpoczynku dziennego, skrócenie odpoczynku tygodniowego.

W przypadku naruszeń dotyczących urządzeń rejestrujących, stwierdziliśmy nieprawidłowe używanie wykresówek i karty kierowców. Dosyć często wykrywamy niedozwolone manipulacje przy urządzeniach rejestrujących, czyli przy tachografach. Niestety, w dalszym ciągu nieuczciwi przewoźnicy, często zagraniczni, próbują przejechać tranzytem szybko przez nasz kraj, oszukując na czasie pracy, czyli wydłużając jazdę kierowców. Niestety, jest to zysk dla tych przewoźników, którzy łamią przepisy. Wykrywamy magnesy, które są montowane na impulsatorach skrzyni biegów i zakłócają pracę tachografów. Montowane są również programy w tachografach, które zakłócają ich działanie. Kierowca porusza się, pojazd jest w ruchu, a na tachografie rejestruje się odpoczynek.

Z tymi różnymi nieprawidłowościami, często patologiami inspektorzy skutecznie walczą. Chciałbym podkreślić, że inspektorzy są jednymi z najlepszych specjalistów w Europie w zakresie wykrywania nieprawidłowości w używaniu tachografów.

Chciałbym również odnieść się krótko do kontroli stanu technicznego pojazdów. Jak wspomniałem, zatrzymaliśmy ponad 11 tys. dowodów rejestracyjnych. Średnio jest to ok. 6,5% zatrzymanych dowodów rejestracyjnych. Bardzo dobre efekty daje wykorzystanie tzw. mobilnych stacji kontroli, których używamy. Obecnie mamy trzy tego typu urządzenia: jedna starszego typu w województwie kujawsko-pomorskim, dwie nowocześniejsze – na Dolnym Śląsku z 2015 r. i 2018 r. na śląskich drogach. Przy pomocy tego typu stacji diagnostycznych zatrzymujemy dowody rejestracyjne w blisko 40% kontrolowanych pojazdów. Oczywiście typowane są starsze pojazdy. Są bardzo nowoczesne urządzenia, które wykrywają nieprawidłowości. Każdy, kto jeździ na stację diagnostyczną, badając pojazd osobowy, wie, jak takie badanie wygląda. My mamy mobilne stacje.

Dobra wiadomość. 26 września ubiegłego roku podpisaliśmy umowę w Centrum Unijnych Projektów Transportowych na dofinansowanie projektu – Wzmocnienie Potencjału Inspekcji Transportu Drogowego. Zostanie zakupionych 16 mobilnych stacji diagnostycznych, dla każdego wojewódzkiego inspektoratu po jednej. Tam, gdzie już działają

takie stacje, będzie dodatkowa stacja. Z pewnością pozwoli to eliminować przypadki niewłaściwego stanu technicznego pojazdów.

Dodatkowo zostały zakupione 64 zestawy kontrolne do kontroli pojazdów i tachografów. Zestawy zostały odebrane pod koniec ubiegłego roku i są stosowane podczas kontroli. Będą kupione 64 specjalistyczne pojazdy typu furgon, które będą miały wyposażenie pozwalające eliminować wszelkie nieprawidłowości.

Jeśli chodzi o stan techniczny pojazdów, najczęściej wykrywane usterki dotyczyły nieprawidłowości w układach hamulcowych pojazdów. Ponad 9 tys. tego typu przypadków zostało wykrytych. Kolejna pozycja to urządzenia oświetlenia, czyli niesprawne światła – ponad 7 tys. przypadków, a także osie, koła, opony, zawieszenie – 4,7 tys. przypadków.

Prowadzimy również szerokie działania edukacyjne. Oprócz kontroli ciężarówek, autokarów prowadzimy także działania edukacyjne „Bezpieczna Szkoła". Jesteśmy obecni w szkołach. Edukujemy dzieci już od najmłodszych lat. W roku szkolnym 2018/2019 ponad 4,5 tys. dzieci wzięło udział w tego typu lekcjach. Pojawiamy się również na oddziałach pediatrycznych w szpitalach. To jest nasza wspólna akcja z Ministerstwem Zdrowia. Prowadzimy akcję „Z kulturą w drodze", w ramach której edukujemy kierowców w zakresie właściwych zachowań na drodze. W ubiegłym roku prowadziliśmy tę akcję wspólnie z Ministerstwem Kultury i Dziedzictwa Narodowego.

Nasze mobilne centrum edukacji pojawia się na targach, różnego rodzaju imprezach. Podejmujemy działania skierowane do dzieci i do kierowców, przedsiębiorców. Nasi inspektorzy udzielają porad, wyjaśniają przepisy.

W ramach Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym zarządzamy siecią fotoradarów. Od 2011 r., kiedy to rozpoczęto kontrole z wykorzystaniem fotoradarów, liczba wypadków spadła o prawie 21%, ofiar śmiertelnych o 31%, osób rannych o 24%. Obecnie zarządzamy 432 stacjonarnymi urządzeniami, tzw. radarami, 30 urządzeniami do odcinkowego pomiaru prędkości średniej, 29 mobilnymi urządzeniami rejestrującymi. 20 skrzyżowań jest monitorowanych w zakresie kontroli przejazdu na czerwonym świetle. Kierowcy, którzy łamią przepisy, są karani mandatami. W miejscach, w których te urządzenia są zamontowane, znacznie spadła liczba wypadków oraz liczba ofiar śmiertelnych.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Bardzo dziękuję. Z radością odnotowałem w tym zestawie informacji zaprezentowanych przez szefa Inspekcji Transportu Drogowego zapowiedź inwestycji wzmocnienia inspekcji o mobilne stacje kontroli pojazdów. Ma to ogromne znaczenie dla skuteczności, przede wszystkim kontroli pojazdów ciężkich. Obserwowałem kilka lat temu z wielkim zaniepokojeniem sytuację w województwie śląskim, gdzie nie było czynne przez pewien czas żadne urządzenie i wskaźnik skuteczności w regionie w stosunku do regionów, w których tego rodzaju urządzenia działały, był znacząco niższy.

Rozumiem, że nastąpi bardzo znaczące wzmocnienie skuteczności Inspekcji Transportu Drogowego, jeśli chodzi o badanie pojazdów ciężkich. Myślę, że z satysfakcją odnotowuje to również Policja i pozostali uczestnicy posiedzenia.

Czy ktoś jeszcze ze strony rządowej chciałby zabrać głos? Pan minister.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Jeszcze jedna informacja w związku z pytaniem o potencjalne obniżenie prędkości na drogach krajowych, autostradach i drogach ekspresowych. Trzeba przypomnieć, że prędkość maksymalna została podniesiona w 2011 r. na autostradach do 140 km/h, na drogach krajowych do 120 km/h. To jest w pewnym sensie kwestionowanie decyzji, która wtedy została podjęta.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Było jeszcze pytanie z mojej strony w kwestii nowej strategii BRD po 2020 r. Czy jest przygotowywana i na jaki okres?

Sekretarz KRBRD Konrad Romik:

Szanowny panie przewodniczący, w 2020 r. kończy się okres obowiązywania Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. W strategii Programu Realizacyjnego w 2018 r. przewidzieliśmy podjecie wieloletnich działań w celu opracowania strategii poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na następne 10 lat. Okres referencyjny jest planowany na lata 2021–2030. Nowa strategia bezpieczeństwa powinna być spójna ze strategią europejską, która dopiero jest przedstawiana. Będzie to strategia na następne 10 lat. Do tego się przygotowujemy. W strategii Programu Realizacyjnego na lata 2018–2019 ujęte jest zadanie – opracowanie założeń strategii poprawy BRD na lata 2020–2030.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo za to uzupełnienie i odpowiedź na moje pytanie.

Teraz poproszę o zabranie głosu pana Piotra Sarneckiego, prezesa Polskiego Związku Przemysłu Oponiarskiego. Następnie głos zabierze pan redaktor Zientarski.

Dyrektor generalny Polskiego Związku Przemysłu Oponiarskiego Piotr Sarnecki:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, chciałbym bardzo podziękować panom ministrom oraz panu dyrektorowi Romikowi za przygotowanie i zagregowanie tych danych. Pragnę wszystkich państwa wyprowadzić z błędu. Tego nie można nazwać stanem bezpieczeństwa ruchu drogowego. Niestety, nie ma tam bardzo ważnego komponentu. Nie z państwa winy. To nie jest zarzut, że coś państwo pominęliście w raporcie. Otóż nie został uwzględniony stan techniczny pojazdów. Nikt rzetelnie nie bada stanu technicznego pojazdów uczestniczących w kolizjach i w wypadkach, ale to nie jest powód, żeby uznać, iż tego problemu nie ma.

To, że w Polsce nikt tego nie bada, nie znaczy, że w naszym sąsiedztwie tego się nie robi. Z danych zbieranych od niezależnych komisji powoływanych po śmiertelnych wypadkach wynika, że ok. 30% jest spowodowanych stanem technicznym pojazdów. Jeśli uwzględnimy wiek pojazdów w Polsce, to ten obraz nie będzie odbiegał od danych naszych sąsiadów. Raport, który otrzymaliśmy, pokazuje tylko wycinek rzeczywistości.

Nie widzę, żeby państwo zwracali uwagę na istniejące raporty, w tym raporty Komisji Europejskiej, które wskazują, że tylko zdecydowane działania w trzech obszarach przynoszą odczuwalną poprawę stanu ochrony życia ludzkiego na drogach. Po pierwsze, poziom stanu technicznego pojazdów. Po drugie, jasne przepisy i świadomość kierowców, w tym ich szkolenie. Po trzecie, rozwiązania w infrastrukturze drogowej, które ułatwią kierowcom bezpieczne poruszanie się.

W ostatnim roku wyraźne efekty działań widać w aspekcie kształtowania świadomości. Prowadzone były bardzo dobre kampanie społeczne. Odwoływanie się do polepszenia kultury jazdy kierowców to jednak nie jest działanie systemowe. Powinniśmy zestawić skrajne dane. W Polsce na drogach ginie tyle ludzi, ile w zamachach w Afganistanie. Tak dzieje się od wielu lat. To nie stało się w ostatnim roku. Dziś, jutro, pojutrze zginie na drogach 8 osób każdego dnia. Oby to nie był nikt z nas, nikt z naszych współpracowników ani najbliższych. Czas najwyższy na opracowanie rzetelnej strategii, w której państwo uwzględnicie te trzy aspekty. O to gorąco apeluję.

Oto dane, które to uzasadnią. W Polsce pierwszego badania stanu technicznego nie przechodzi 3–4% pojazdów. U naszych sąsiadów w Niemczech jest to 20%. Nałóżmy na to stan wiekowy naszej floty, to otrzymamy znacznie bardziej dramatyczny obraz. W Polsce jest odnotowywanych 100–120 wypadków, których przyczyną był stan techniczny pojazdu. W Niemczech z powodu samych opon rocznie jest ponad 1300 takich wypadków. Te dane są skrajnie rozbieżne.

Apeluję, żeby państwo w ministerstwie wzięli sobie do serca rzeczywistość drogową w Polsce. Zachęcam do odważnych i przemyślanych działań.

Na zakończenie dodam, że został państwu rozdany raport, który przygotowaliśmy w ubiegłym roku, o wpływie opon na stan bezpieczeństwa. Przytaczamy w nim szereg raportów, w tym wykonanych na polskich uczelniach.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję, panie prezesie. Dziękuję za materiał.

Oddaję głos panu redaktorowi Włodzimierzowi Zientarskiemu. Sądzę, że jak zwykle będzie to odważny głos w dyskusji.

Prezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Kierowca PL Włodzimierz Zientarski:

Drodzy państwo, kiedy weszliśmy do tej sali wszyscy razem, zastaliśmy pewną atmosferę po poprzedniej grupie. Zasiedliśmy i dzięki panu ministrowi Adamczykowi został wykonany bardzo ważny ruch. Pan minister wstał i otworzył okno. Pojawił się powiew świeżości i umysły zaczęły inaczej pracować. Bardzo dziękuję, panie ministrze. To nawet jest symboliczne, takie wpuszczanie świeżego powietrza. To, po pierwsze.

Po drugie, szanowni państwo, czy zdajecie sobie sprawę, że tu, w tej sali, zasiadły teraz osoby, które są najważniejszą grupą decydującą w kraju o bezpieczeństwie na drodze, intelektualnie, prawnie, poprzez nadawanie kierunku działań. Jeśli nie zdajecie sobie sprawy, to zdajcie sobie z tego sprawę. Wszystkie wasze wypowiedzi świadczą o tym, że wiecie, o co chodzi. Chciałbym trochę zaburzyć wam spokój, który powoli wynika ze wszystkich wypowiedzi.

Nie jestem posłem. Nie zanosi się na to, żebym był parlamentarzystą, zatem mój język, sposób myślenia może być nieco inny. Nie mam żadnych interesów. Mam tylko swoje własne wieloletnie przemyślenia. Każdy z państwa ma rację. Pan dyrektor Romik przedstawił stan na dziś, ale to jest analiza połowy działań. Druga połowa wkrótce się zacznie.

Chciałbym, żebyście przyjęli moje wystąpienie życzliwie. Zajmuję się tym zagadnieniem od wielu lat. Otóż uważam, że wszyscy doszliśmy do ściany, łącznie z Policją. Działamy według zasad, które obowiązywały w minionym stuleciu. Policja ma ogromne szanse działania. Dotyczy to również innych instytucji. Musimy jednak wziąć pod uwagę zmiany cywilizacyjne. Zmieniły się również umysły ludzi, również tych, którzy jeżdżą samochodami. Zwróćcie państwo uwagę, jacy są dziś młodzi ludzie. Czy sądzicie, że do nich docieramy? Do tych, którzy jeżdżą na hulajnogach? Nie docieramy, bo oni mają inny sposób myślenia. Młodzi ludzie „mają gdzieś", to co do nich mówimy o prawie jazdy. Dla nas prawo jazdy było wielkim osiągnięciem. Oni będą inaczej zachowywali się na drogach.

Dyskusja na temat przejść dla pieszych jest ważna. Na ten temat powinniśmy rozmawiać poza polityką i w gronie ekspertów. Takiego grona mi brakuje w Polsce. To, co robi Konrad Romik czy ministerstwo, to jest orka na ugorze. Oni harują, nie mając sił i środków. Trzeba ich wesprzeć zarówno osobowo, jak i organizacyjnie oraz instytucjonalnie, a także przyznać większe uprawnienia. Proponowałem kiedyś, żeby przy prezydencie powołana została osoba ze znaczącymi uprawnieniami, która nada kierunek myślenia. Może warto się nad tym zastanowić.

Piotr Sarnecki powiedział o różnych aspektach technicznych samochodów. A czy zastanawialiście się państwo nad stanem technicznym człowieka? Jaki ten człowiek dzisiaj jest? Tą sprawą powinna zająć się grupa przy Krajowej Radzie BRD. Ostatnie wydarzenia pokazały, że potrzebna jest grupa szybkiego reagowania, bo teraz rzeczy dzieją się szybko. Ludzie jeżdżą na rolkach, rowerach. Ileż czasu czekaliśmy na unormowanie tego problemu. Teraz mamy te cholerne hulajnogi i zastanawiamy się, co robić. Jeżdżą sobie pod prąd, we dwójkę, w trójkę. Nie, to musi być szybka decyzja. Władza musi mieć prawo reagować niezwłocznie.

Zastanawiamy się nad przyczynami wypadków. Zbudowaliśmy fantastyczne drogi, które są teraz genialnie zorganizowane. Jest coraz lepsze oznakowanie. Policja działa skutecznie i nowocześnie. Grupa wokół dyrektora Romika dwoi się i troi. Teraz musimy skoncentrować się na człowieku. Trzeba go na nowo wychować.

Jeśli dochodzi do wypadku, nie powinniśmy tracić z pola widzenia tych, którzy ucierpieli w jego wyniku. Człowiek idzie do szpitala i koniec. Dalej nas nie interesuje, a przecież często pozostaje kaleką. Wiem to na przykładzie mojego syna, który wyszedł z wypadku kaleką. I co? Dziś może wsiąść do samochodu i nikt go nie będzie badał.

Ludzie wychodzą ze szpitala po operacjach i mają uszkodzonych wiele organów, co utrudnia jazdę. Czy ktoś się tym zajął? Nie. Lekarz nie ma obowiązku informowania. Moim zdaniem skandalem są badania lekarskie na prawo jazdy. Poszedłem z moim wnu-

kiem. Badanie odbywa się pośpiesznie. Tak nie może być. Iluż ludzi z różnego rodzaju upośledzeniami psychicznymi wyjeżdża na drogę. Jeśli nie zajmiemy się tym problemem, nie osiągniemy znaczącej poprawy sytuacji na drodze.

Musimy podjąć walkę o młodego człowieka. Jeśli tej walki nie wygramy, to nasze działania nic nie pomogą. A szkoda, bo jesteście ludźmi, którzy opanowali do perfekcji podejmowanie na dziś działań. Trzeba jednak spojrzeć w przyszłość.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Bardzo dziękuję za ten jak zwykle bardzo ciekawy głos.

Jest kolejne zgłoszenie. Proszę się przedstawić.

Zastępca dyrektora Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Warszawie Tomasz Matuszewski:

Dzień dobry. Tomasz Matuszewski, zastępca dyrektora WORD w Warszawie, członek Fundacji Zapobiegania Wypadkom Drogowym.

Szanowni państwo, najpierw stanę w obronie autorów raportu. Na str. 27 państwo dostrzegli problem technicznych usterek w pojazdach uczestniczących w wypadkach drogowych. Bardzo się cieszę, że 25% braków w ogumieniu i 45% braków w oświetleniu zostało uwzględnione.

Główną treścią mojego krótkiego wystąpienia chciałbym uczynić problem, od którego nie uciekniemy, czyli edukację. Mamy 5 grup kwalifikacyjnych: kierowca, instruktor nauki jazdy, egzaminator, instruktor doskonalenia techniki jazdy i kontroler ruchu drogowego. Musimy odważnie dokonać przeglądu tych kwalifikacji, które są na dziś we wszystkich tych grupach, ale też zaprojektować, bo świat się rozwija, kwalifikacje potrzebne w przyszłości. Jest to bardzo ważny temat. Niestety, formuły szkoleń tych pięciu grup, formuły egzaminowania są archaiczne, nie są kompatybilne i zawierają zdecydowanie zbyt mało elementów psychologicznych. Kładą zbyt wielki nacisk na aspekty formalne. Bardziej uczą, mniej kształtują postawy.

Wiem, że zadanie nie jest proste, niemniej bez uporania się z tym problemem nie osiągniemy postępu. Konieczna jest właściwa diagnoza. Brakuje nam bardziej szczegółowej diagnozy. O procesie szkolenia kandydata na kierowcę wiemy wprawdzie więcej niż o tym, co dotyczy nauczycieli przekazujących treści edukacyjne w zakresie bezpieczeństwa w szkołach średnich. W podstawie programowej są 2–3 ogólne zdania. Jednak nadal proces szkolenia kandydata na kierowcę jest bardzo tajemniczy. Nie mamy sygnałów zwrotnych innych niż egzamin. Przypomnę, że 6 lat temu wdrożyliśmy system jednolity w skali kraju, żeby móc pozyskiwać te dane i przekazywać je odpowiednim organom, które sprawują nadzór: nad uczącymi kierowców – starostom, nad egzaminatorami – marszałkom, nad instruktorami doskonalenia technik jazdy – wojewodom, nad Policją – wojewodom lub ministrowi.

Pogłębiona diagnoza jest konieczna. Jesteśmy przygotowani infrastrukturalnie, sprzętowo, tylko trzeba z tego zaczerpnąć. To bardziej jest kwestia woli niż możliwości. Resort dostrzegł potrzebę bardziej pogłębionych statystyk. Jako były starosta stwierdzam, że trudno było na podstawie statystyk, które otrzymywałem, sprawować rzetelny nadzór nad środowiskiem osób szkolących kandydatów na kierowców.

Powinniśmy zastanowić się, być może w ramach oddzielnej grupy merytorycznej, nad przeglądem kwalifikacji, nad tym, czego uczyć, kto ma uczyć. Powinniśmy też antycypować odpływ kadr. To już dostrzegamy w grupie nauczycieli, instruktorów, egzaminatorów. Policja też chyba tego doświadcza.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Bardzo dziękuję.

Czy są kolejne zgłoszenia? Pan przewodniczący Żmijan, pan poseł Mrówczyński, pan poseł Lamczyk. Jeśli nie ma innych zgłoszeń, zamykam listę.

Proszę, pan poseł Żmijan.

Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):

Bardzo dziękuję. Wydaje się, że jesteśmy w gronie osób, które powinny rozmawiać na tym samym poziomie, ale jednak mamy z tym kłopot. Zapytałem, czy Krajowa Rada BRD podjęła stosowne analizy, bo muszą przemawiać do nas tragiczne wypadki drogowe. Proszę wpisać hasło „tragedia pod Augustowem". Zobaczycie państwo, jak stoi tir, dojeżdża samochód osobowy, a z tyłu z impetem wjeżdża w niego kolejny tir, miażdży i cała rodzina ginie. O to pytam, a pan minister Adamczyk odpowiada, że to przedsiębiorcy zatrudniają kierowców. Nie o to pytam. Nie chcę zmieniać prawa. Mam świadomość, że brakuje 50 tys. kierowców samochodów ciężarowych. Z kolei pan minister Weber udziela mi odpowiedzi dotyczącej natężenia ruchu, a ja pytałem o strukturę.

Rozumiem pana ministra Webera, że jeszcze nie zdążył się wdrożyć, bo jest krótko w resorcie, a pan minister chyba już odleciał i dlatego tak się rozmijamy w dyskusji. Proszę, żeby poważnie traktować się nawzajem, bo problem jest poważny. Powinniśmy poszukiwać metody, aby utrzymać trend, który obserwowaliśmy przez lata. Zgadzam się z panem red. Zientarskim, że doszliśmy do ściany. Moim zdaniem jest problem zagęszczenia tirów na polskich drogach. Istotny jest także aspekt mentalności kierowców.

Panie ministrze, odnotowano 37 tys. lekko rannych i 10 tys. ciężko rannych. Zapytam zatem o korytarz życia. To także jest poważny problem, bo trzeba tych ludzi ratować, a nadal nie wiemy, na jakim etapie rozwiązania jest ta sprawa. Prawie 2 lata temu zapowiedział pan, że wkrótce rozwiążemy problem. Pytam: W jakim miejscu jesteśmy?

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję. Pan poseł Mrówczyński.

Poseł Aleksander Mrówczyński (PiS):

Panie przewodniczący, panowie ministrowie, szanowni państwo, Wysoka Komisjo, dziękuję panu redaktorowi Włodzimierzowi Zientarskiemu za zabranie głosu.

Chciałbym odnieść się do zagadnienia pieszych, rowerzystów i osób na hulajnogach. Doświadczamy jako kierowcy, piesi, rowerzyści, że przejście dla pieszych nie jest dla rowerzystów bezpieczne, a to za ich sprawą. Piesi i rowerzyści nie mogą traktować sami siebie jak święte krowy. Zdarzeń jest mnóstwo. Rowerzyści wjeżdżają z dużą szybkością na pasy. Jadą z prędkością 15–20 km/h. Kierowcy czasami nie są w stanie w porę tego zauważyć. Konieczne są kampanie informacyjne w szkołach, telewizji. Mówmy o tym na spotkaniach, imprezach. Mówmy do siebie, do pieszych, do rowerzystów, do kierowców pojazdów.

Temat drugi: kierowcy. Kiedyś skusiło mnie, żeby dotknąć komórki i poszukać kontaktu w trakcie jazdy. Straciłem opony. Dobrze, że nikogo nie potrąciłem. Uświadomiłem sobie, że to był ułamek sekundy, a wjechałem na wysepkę. Ostatnio doświadczyłem tego, że we mnie wjechano. Zwolniłem bardzo mocno, a kobieta jadąca za mną wjechała we mnie z dużym rozpędem. Przypuszczam, że rozmawiała przez telefon komórkowy. Często widzimy, że kierowcy korzystają z komórek.

Kolejna kwestia: umiejętności kierowcy. Kiedy zwróciłem uwagę młodej dziewczynie, zapytała, dlaczego zwracam jej uwagę. Wyjaśniłem, że dlatego, że za chwilę uderzy w samochód. I uderzyła w samochód przy parkowaniu. Inne zdarzenie. Kobieta wyszła z samochodu i pytała, w którą stronę ma kręcić kierownicą, żeby zmieścić się i zaparkować. Ostatnie wydarzenie, spod mojego biura. Mam zarysowany samochód. Kamera pokazała, że pani nie umiała wyjechać. Raz w lewo, raz w prawo, raz w lewo, raz w prawo.

Czy rzeczywiście zwracamy uwagę na umiejętności? Poruszony był temat zmęczenia, kondycji psychofizycznej kierowcy. Dziękuję za to panu redaktorowi.

Dziękuję za możliwość zabrania głosu.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Bardzo dziękuję.

Pan poseł Lamczyk, a następnie pan redaktor.

Poseł Stanisław Lamczyk (PO-KO):

Dziękuję, panie przewodniczący.

Panowie ministrowie, szanowni państwo, korzystając z licznej obecności panów policjantów, chciałbym nawiązać do danych statystycznych. One znacznie różnią się od danych Banku Światowego. Nasuwa się pytanie, jakie wskaźniki zastosowano. Być może w tym tkwi przyczyna rozbieżności. Jeśli otrzymamy zafałszowane dane, nie dojdziemy do konstruktywnych konkluzji. Być może panowie teraz nie odpowiedzą, ale prosiłbym o odpowiedź w najbliższym czasie.

Chciałbym też nawiązać do wypowiedzi pana ministra Webera. Pan minister przypomniał, że maksymalną prędkość podniesiono w 2011 r. Panie ministrze, to nie jest istotne. Zmiany wprowadzają Francuzi, Szwedzi, bo nie potrafią jeździć. Jeśli my nie potrafimy jeździć z dużą prędkością, a wskazuje na to fakt dużej liczby wypadków poza miejscami zabudowanymi, trzeba wyciągnąć wnioski.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan redaktor, ostatni głos.

Prezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Kierowca PL Włodzimierz Zientarski:

Chciałem zwrócić państwa uwagę na fakt, że mamy tu niezwykłą grupę. Mamy dwóch ministrów. Pan Polaczek także był ministrem. Mamy zatem dużą siłę.

Chciałbym zwrócić się do pana posła Żmijana, którego znam od lat i wiem, że jest bardzo spokojnym człowiekiem, apelując, żeby nie pojawiały się w naszych dyskusjach argumenty ad personam. Powiedział pan: nie chcę zmieniać prawa. Myślę, że musi pan zmieniać prawo. Prawo trzeba zmieniać.

Pamiętajmy, że kiedyś spotykaliśmy się w gronie pozapartyjnym, także z panem posłem Żmijanem, panem posłem Adamczykiem i udało nam się stworzyć grupę pozapartyjną, bo chodzi o ludzkie życie. Tego się trzymajmy.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Bardzo dziękuję. Zamknęliśmy dyskusję. Prosiłbym teraz o końcowe uwagi, wypowiedzi przedstawiciela rządu, pana ministra Adamczyka.

Procedujemy już od godz. 11:00. Jest to czwarte posiedzenie Komisji Infrastruktury. Nie chcę przedłużać debaty, aczkolwiek sporo jest jeszcze problemów do podjęcia, pytań, zagadnień. Zamiast mojej końcowej wypowiedzi przedstawię konkluzję, że można by rozważyć na następną dekadę nowe rozwiązanie ustrojowe – pełnomocnika rządu niekadencyjnego, z dużymi uprawnieniami do prowadzenia aktywnej polityki, również we współpracy z samorządami reprezentującymi rząd. Byłaby to instytucja zaufania publicznego, z dużym zapleczem eksperckim. Można by dokonać modyfikacji funkcji Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Dziękuję panu ministrowi Adamczykowi za osobistą obecność na dzisiejszym posiedzeniu. Bardzo to sobie cenimy.

Oddaję głos przedstawicielom rządu.

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, panie ministrze, panie i panowie oficerowie, szanowni państwo, wielokrotnie mamy okazję prowadzić debatę w Sejmie, w komisji sejmowej, na sali posiedzeń, na temat poziomu bezpieczeństwa na polskich drogach. Myślę, że te dyskusje i debaty są potrzebne, nawet gdyby ktoś stwierdził, że niewiele z nich wynika. One są potrzebne. Powinny nam uświadamiać, że nie osiągnęliśmy stanu, który nas zadowala. Żaden stan nas nie zadowoli. Nie możemy stwierdzić, że zrobiliśmy już wszystko, niech sprawy idą swoim torem.

Jesteśmy w trudnej dla siebie sytuacji. Pojawia się pytanie, co jeszcze można zrobić. Bardzo dużo. Nie bardzo wiem, co autor miał na myśli, przytaczając przykład tragicznej sytuacji, kiedy samochód ciężarowy wjeżdża w tył samochodu osobowego i go miażdży. Przecież wiele jest przypadków, kiedy samochód osobowy wjeżdża w samochód osobowy i dochodzi do czołowego zderzenia. Wiele jest sytuacji, kiedy samochód osobowy wjeżdża

w tył samochodu osobowego. To są kolejne tragiczne obrazy, których skutkiem często są ofiary śmiertelne i ranni. Tego akurat nie rozumiem.

Jedno jest pewne. Należy szukać rozwiązań, które uniemożliwią tolerowanie sytuacji, że kierowcy jeżdżą, oszukując urządzenia pozwalające weryfikować ich czas jazdy. Przecież zmęczony kierowca stanowi zagrożenie w ruchu drogowym, podobnie jak kierowca nietrzeźwy. Musimy szukać rozwiązań, jak uniknąć sytuacji, kiedy dużymi samochodami, ale i osobowymi, kierują osoby, których wiedza i doświadczenie są minimalne. Nadal będę się upierał przy tym, że kiedy mówimy o segmencie ciężkiego transportu drogowego, powinniśmy w sposób szczególny prowadzić dialog, dyskusje i angażować w działania przedsiębiorców.

Z jednej strony robimy wszystko, aby firmy transportowe w Polsce się rozwijały. Często ci sami posłowie apelują, aby nie dopuścić do przyjęcia pakietu mobilności, który będzie niszczył polski sektor ciężkiego transportu samochodowego, transportu międzynarodowego. Z drugiej strony, zastanówmy się, co zrobić z samochodami ciężarowymi na drodze. Samochody ciężarowe, jak w każdym państwie, na każdym kontynencie zajmują się transportem drogowym. Problem polega na tym, kto tymi samochodami kieruje, jakie ma umiejętności, na ile jest wyszkolony. Uważam, że w tę stronę powinniśmy kierować uwagę.

Powinniśmy kierować szczególną uwagę na separowanie pieszych w ruchu drogowym, na realizację wszystkich przedsięwzięć, które każą kierującym pojazdami, przejeżdżającym przez przejście dla pieszych, zachować prędkość bezpieczną dla pieszego. Ponadto powinniśmy separować pieszego od ruchu samochodowego. Istotne jest nie tylko oświetlenie. Przejścia dla pieszych coraz częściej są dobrze oświetlane, bo ustaliliśmy warunki oświetlenia tych przejść. Konia z rzędem temu, kto by 2–4 lata temu odpowiedział na pytanie, jak powinno być oświetlone przejście dla pieszych, żeby pieszy był bezpieczny, widoczny dla kierującego pojazdem.

Takie debaty są potrzebne, aby pobudzać inicjatywy, aby poszukiwać różnorakich rozwiązań. Są dziś obecni panowie oficerowie, przedstawiciele Policji zajmujący się prewencją, kontrolą ruchu drogowego. Panowie oficerowie nie zabierali głosu, ale bez udziału Policji, bez udziału służb, które są statutowo zobowiązane do tego, aby kontrolować zachowania kierujących pojazdami na drodze, w celu w postaci zmniejszenia liczby wypadków drogowych, nie osiągnęlibyśmy. Ten cel w postaci radykalnego zmniejszenia liczby wypadków osiągniemy wówczas, gdy będziemy działać w przestrzeni infrastruktury, poziomu stanu technicznego pojazdów, szkoleń, prewencji.

Dziś nie możemy oczekiwać zmniejszenia liczby wypadków drogowych poprzez zwiększenie poziomu stanu technicznego pojazdów. Panowie posłowie, przypomnijcie sobie własne postawy w czasie debaty nad projektem ustawy o badaniu technicznym pojazdów. Apeluję o to, żebyście przypomnieli sobie wasze słowa na posiedzeniach Komisji Infrastruktury w tamtym czasie. Nie mam problemu z tym, żeby uderzać się we własne piersi. Jeśli ktoś chce uderzać się w czyjeś piersi, niech będzie w stanie uderzyć się przede wszystkim w swoje.

Namawiam do lektury zapisów kolejnych posiedzeń Komisji Infrastruktury, kiedy prowadzono debatę nad tym projektem ustawy. Znajdziemy wówczas odpowiedź na pytanie, czy jesteśmy w stanie osiągać zamierzony cel. Nie tylko na posiedzeniach komisji, w czasie debaty parlamentarnej poświęconej analizie raportu rocznego BRD, ale w każdych innych działaniach powinniśmy tak samo angażować nasz wysiłek, koncentrować nasze zaangażowanie. Zapewne gdybyśmy poddali analizie liczbę przeprowadzonych kontroli przez Policję, też moglibyśmy wyciągnąć wnioski. Mam na myśli kontrole na drogach, kontrole prędkości, kontrole trzeźwości kierowców. Te wszystkie elementy składają się na wyższy poziom bezpieczeństwa.

Panie redaktorze, niezmiernie sobie cenię pana zaangażowanie i stałą obecność. Zwracam się do pana redaktora Zientarskiego. Proszę mi ufać, że nie umyka mi praktycznie żaden tekst ani pana redaktora Zientarskiego, ani żaden tekst tych dziennikarzy, którzy zajmują się kwestiami bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Nie uważam, że stoimy przed ścianą. Jestem przekonany, że możemy zrobić dużo więcej. Możemy podejmować różnorakie wysiłki. Mamy problem nie tylko ze zdefiniowa-

niem zagrożeń, ale przede wszystkim z ich likwidacją. W tym zakresie jest dużo rozbieżnych zdań. Musimy szukać konsensu, bo siły i energii nam nie brakuje. Tego państwu życzę. Mam nadzieję, że kolejny rok przyniesie efekty naszych starań.

Bardzo dziękuję panu dyrektorowi Konradowi Romikowi i całej Krajowej Radzie BRD. Z inicjatywy pana dyrektora Romika i członków rady pojawia się blok spotów oddziaływających na świadomość. Dzieje się to przy wykorzystaniu środków UE. Ma to bezpośredni wpływ na zmniejszenie liczby wypadków drogowych, szczególnie tych ze skutkiem śmiertelnym. Być może dla wielu materiały w formie spotów są zbyt drastyczne, zbyt dramatyczne, ale w ten sposób trzeba oddziaływać na świadomość uczestników ruchu drogowego, także tych najmniej chronionych, którzy powinni wiedzieć, że najbardziej doskonałe prawo nie uchroni ich w zderzeniu z samochodem czy generalnie z pojazdem. Świadomość każdego z uczestników ruchu drogowego ma wpływ na poziom bezpieczeństwa.

Jeszcze raz bardzo dziękuję za wszystkie aktywności. Mam nadzieję, że w kolejnym roku będziemy mogli powiedzieć, że osiągnęliśmy założony cel, to znaczy, w sposób istotny przyczyniliśmy się do zmniejszenia liczby wypadków komunikacyjnych, szczególnie tych ze skutkiem śmiertelnym.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję panu ministrowi za podsumowanie.

Chciałbym przyłączyć się do podziękowań. Dziękuję wszystkim państwu obecnym na posiedzeniu Komisji Infrastruktury zaangażowanym w problematykę bezpieczeństwa ruchu drogowego, począwszy od pracowników resortu, poprzez instytucje mu podległe, funkcjonariuszy Policji, ekspertów, środowiska społeczne, zarządców dróg i osoby działające na szczeblu lokalnym, które przyczyniły się do tego, że zostało ochronione ludzkie życie i zdrowie. Zastosowano rozwiązania ograniczające możliwość wystąpienia zdarzeń nieprzewidzianych. Dziękuję za całokształt pracy.

Pan minister prosił jeszcze o głos.

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk:

Suplement, panie przewodniczący.

Pan przewodniczący Żmijan zadał bardzo ważne pytanie dotyczące projektu ustawy o korytarzach życia. Projekt ustawy dotyczący korytarzy życia oraz jazdy na suwak jest już po konsultacjach społecznych. Pragniemy, aby niebawem trafił pod obrady Komitetu Stałego Rady Ministrów, na posiedzenie rządu i do parlamentu. Mamy nadzieję, że w proporcji 460:0 zostanie przyjęty przez Wysoką Izbę, a później potwierdzony w Senacie.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo panu ministrowi. Zamykam dyskusję.

Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia rządowego dokumentu z druku nr 3585? Nie ma sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja pozytywnie opiniuje przedstawiony dokumentu i przedstawi Sejmowi sprawozdanie.

Do przedstawienia szczegółowego stanowiska na plenarnym posiedzeniu Sejmu proponuję, aby Komisja upoważniła przewodniczącego Komisji Infrastruktury. Czy jest zgoda? Dziękuję bardzo.

Zamykam posiedzenie. Informuję, że protokół posiedzenia z załączonym pełnym zapisem jego przebiegu będzie do wglądu w sekretariacie Komisji.

Dziękuję za uwagę.